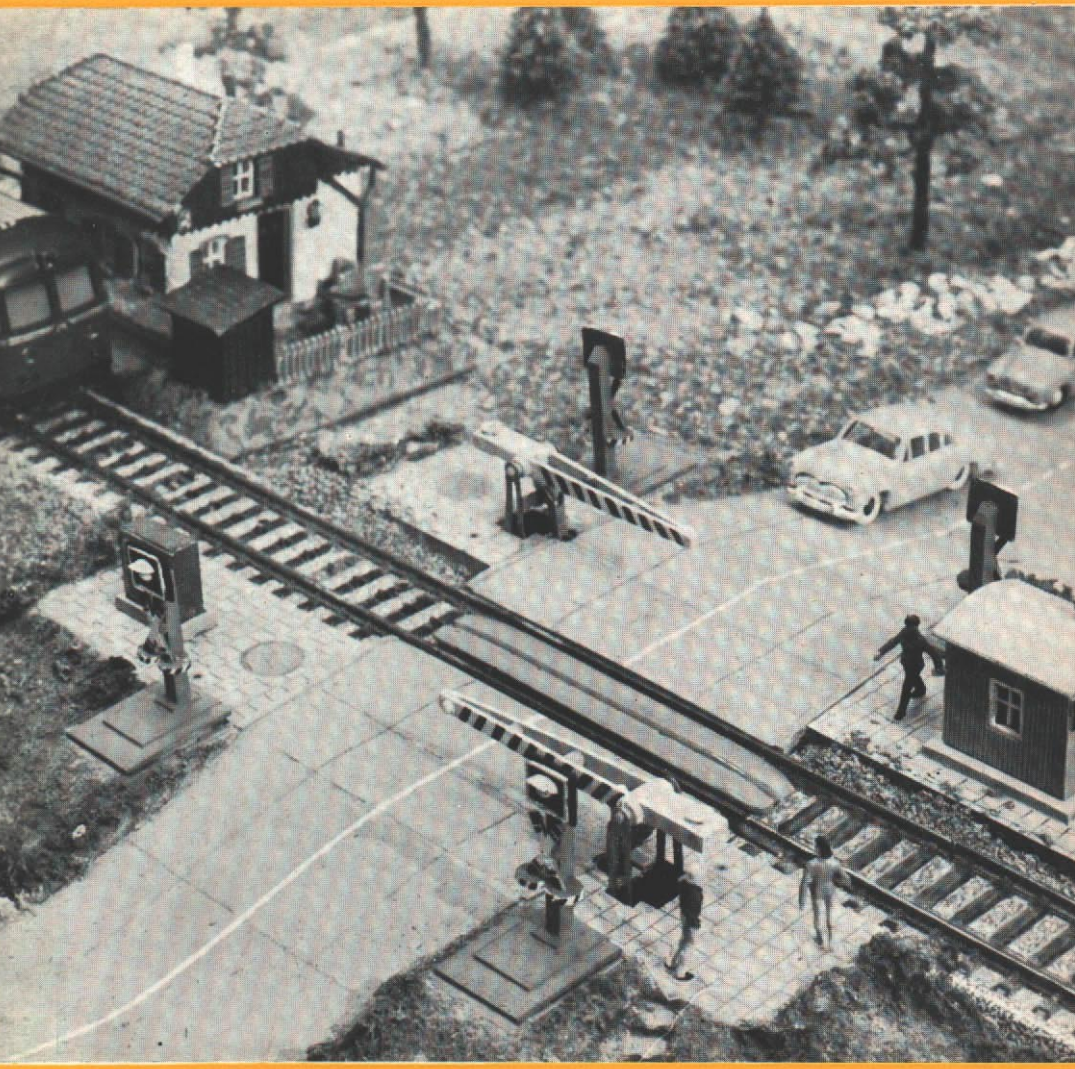
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

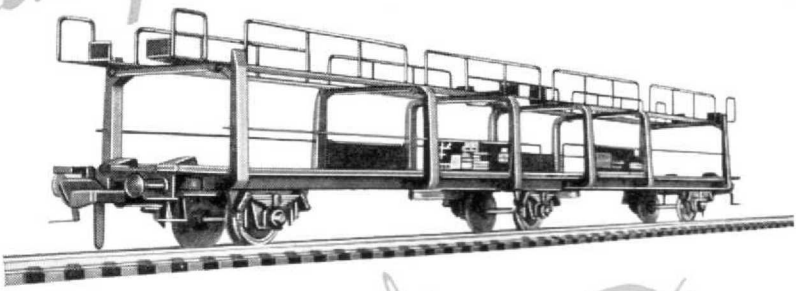


MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

7 BAND XII
1. 6. 1960

PREIS
2.- DM

Fleischmann



Doppelstock-Auto-Transportwagen
Modell des Offs 55 der DB
Nr. 1471 DM 10.-
Nr. 1471B DM 7.50 do. als Bausatz

„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 7/XII

1. Eine große Brücke (Anl. Katthöfer) 255
2. Zugschlußsignale 256
3. Mein H0-Wasserkran mit Gelenkausleger (Tappert) 258
4. Ein Modellbau-Enthusiast (Zais) 260
5. Neue Schaltung für das Nulleitersystem 262
6. H0-Anlage Hofmann 264
7. Einbruch in der Gartenwirtschaft 266
8. Capriolen des Vorbilds: Signale 267
9. Bahnhof „Kottenforst" Beschreibung und Bauzeichnung 268
10. Fertig im Handumdreh'n: Prellbock aus Streichhölzern 275
11. Die Bahn im Keller (Anl. Wientgen) 276
12. Praxis des Modellokbaues: Ia. Triebwerksstangen — „raffinös" 278
13. Beleuchtungsstrom von Dach zu Dach 279
14. Stoppelfelder — Getreidefelder 280
15. Die Junior-Anlage (Gaertner) 283
16. Old-Timer-Güterzugpackwagen-BZ 284
17. Die Modelle einer Frau 286

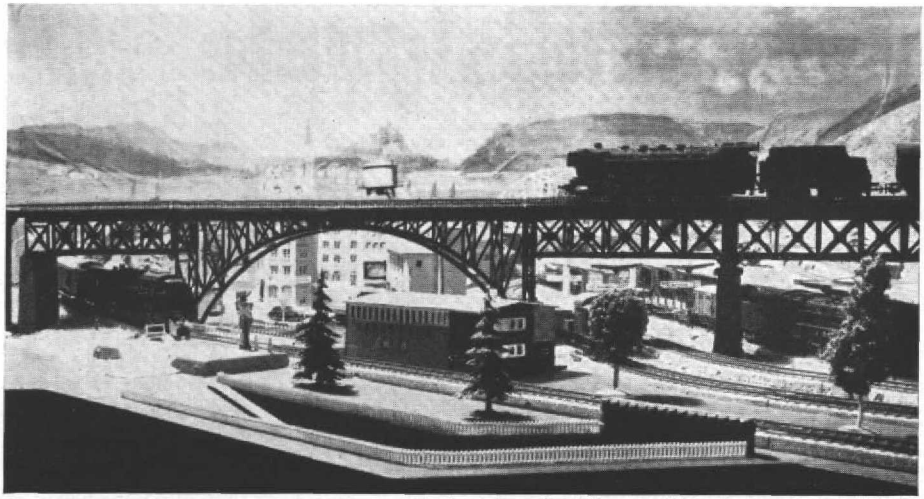
Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

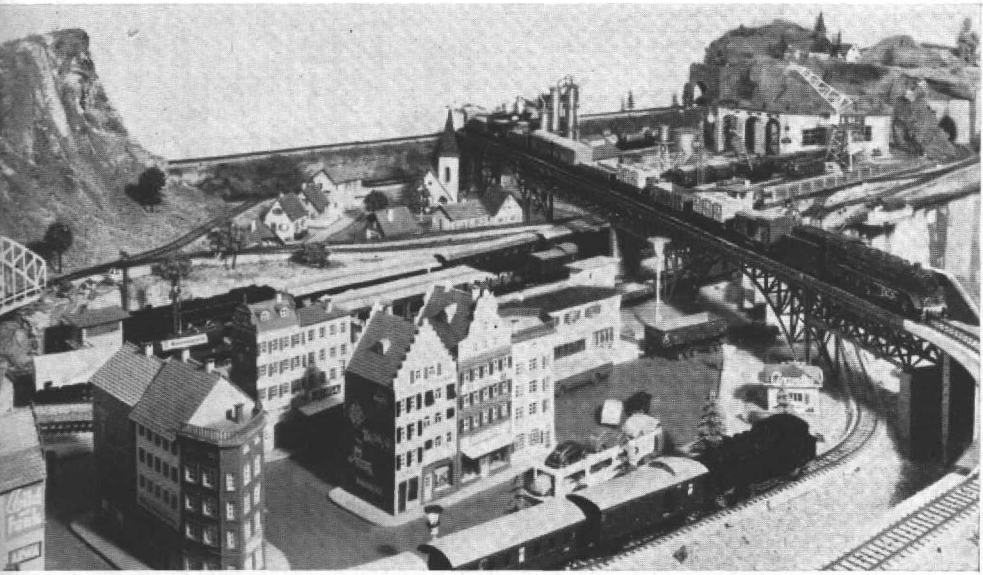
Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/I

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung, oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr.



Eine große Brücke als dominierender Schwerpunkt der Anlage hat zweifelsohne faszinierende Momente – im übrigen auf der H0-Anlage des Herrn R. Katthöfer, Wiedenbrück, sehr gut und technisch richtig gelöst. (Foto: Etscheidt, Wiedenbrück)



Heft 8/XII ist ab 24. Juni in Ihrem Fachgeschäft!

Zugschlußsignale

von J. Menzel, Essen

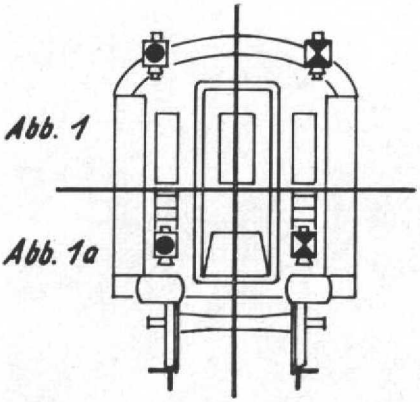
Obwohl im kürzlich erschienenen neuen Signalbuch auch die Zugschlußsignale erfaßt sind, möchte ich ergänzungsweise ihre Anordnung bei den verschiedenen Wagentypen erläutern, da in dieser Beziehung bestimmt einige Unklarkeiten bestehen dürften.

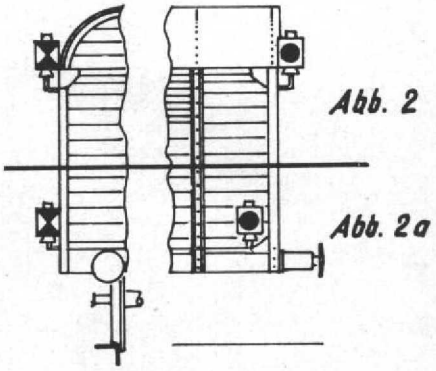
a) Zugschlußsignale an Reisezugwagen alter Bauart und an Güterwagen mit Petroleum-Laternen

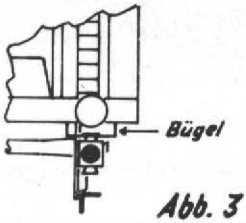
Bis zur Nachkriegszeit kannte man nur das oben am Dach angebrachte Signal bei allen Regelzügen, das tagsüber als Oberwagenscheibe oder als unbeleuchtete Laterne mit dem Diagonalmuster geführt wurde (Abb. 1 rechts, Abb. 2). Nachts wurde die Laterne so aufgesetzt, daß das Diagonalmuster zur Seite, das Rotlicht nach hinten leuchtete (Abb. 1 links). Teilweise war die Laterne auch nach vorn durch Grünlicht erkennbar. Neuerdings wird dasselbe Signal in gleicher Bedeutung über den Puffern angebracht; dabei darf die Laterne tagsüber als Tages- oder Nachtsignal aufgesteckt werden (Abb. 1a).

Bei Güterwagen sind die Signalhalter oft nur an einer Stirnwandseite befestigt; deshalb steckt man hier die Schlußsignale seitlich auf, um am Zugschluß erkennbar zu sein (Abb. 2a: in Tagesstellung skizziert). Diese Anordnung ist von Zugbeobachtern nur halb erkennbar.

Die Vielzahl von z. T. nicht gerade günstigen Signalanlagen ist bedingt durch die ausländischen Wagen (insbesondere Güterwagen), denen das deutsche Signalsystem in etwa angeglichen wurde. Abb. 3 zeigt z. B. das in Österreich übliche Schlußsignal (ähnlich der deutschen Schlußscheibe bei Lokleerfahrt und bei Bauzügen).







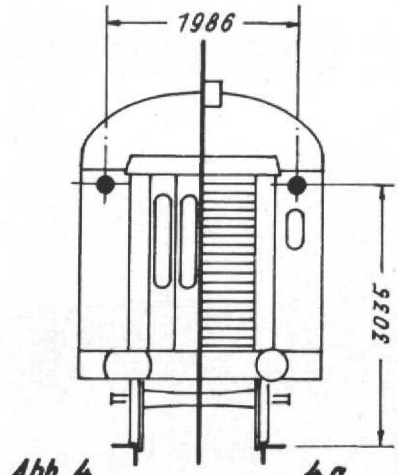


Abb. 4 4a

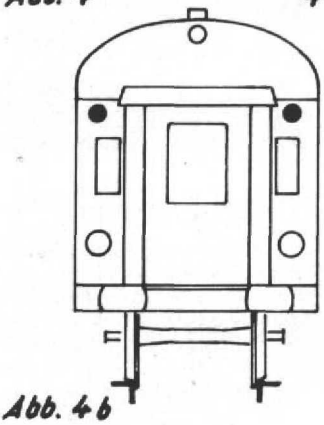


Abb. 4b

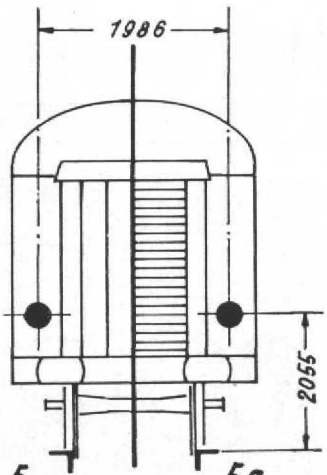


Abb. 5 5a

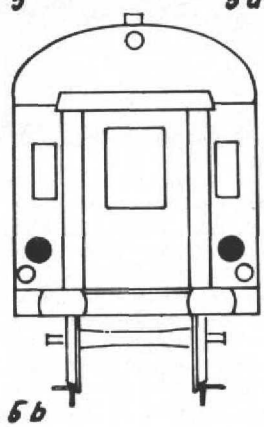


Abb. 5b

b) Elektrisch beleuchtete Schlußsignale bei 26-m-Neubauwagen und Umbauwagen

Die Schlußleuchten dieser Wagen sind stationär an die elektrische Wagenbeleuchtung angeschlossen. Die Laternen der 1. Serie der Neu- und Umbauwagen erwiesen sich als zu klein und waren bei starker Sonne und Verschmutzung kaum zu erkennen, z. B. bei

Abb. 4: 4yg-Eilzugwagen (51)
DSG-Schlafwagen

Abb. 4a: Gepäckwagen Pw4ymgf (54)
Bahnpostwagen (4mg) und 3yg-Wagen

Abb. 4b: Wendezug-Steuerwagen 4ymgf.

Daher vergrößerte man die Leuchtscheibe und ordnete sie gleichfalls über den Puffern an:

Abb. 5: 4ümg-Schnell- und Turnuszugwagen

Abb. 5a: 4yg-Umbauwagen, Autotransportwagen und 4n-Probe-Leichtbauwagen (59)

Abb. 5b: Bpw4nf (59)

c) Triebwagen m. el. Schlußsignal

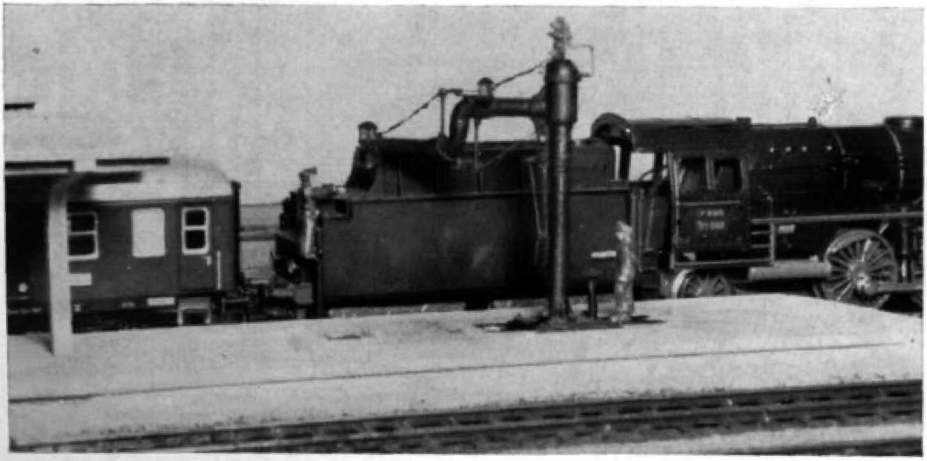
Die Schlußlaternen liegen hier neben den Streckenleuchten. –

Bei Ausfall der elektrischen Beleuchtung steckt man auch bei den Gruppen b) und c) die altbewährten Oberwagenscheiben bzw. Laternen auf (die in vielen Fernzügen als Reserve mitgeführt werden).

Mein HO-Wasserkran mit Gelenkausleger

von Siegfried Tappert, Ansbach

Abb. 1



Ich habe meinen Wasserkran schon lange fertig gehabt, bevor der MIBA-Artikel erschien! Es ist nur bedauerlich, daß ich zu „träge" war, darüber zu berichten. Ich hätte es jetzt (hinterher) auch nicht mehr getan, doch fehlte bei dem Artikel eine entsprechende Bauanleitung; außerdem habe ich die Laternen – wie beim Vorbild – seitlich vom Ausleger befestigt.

Sie bestehen aus einem Stück Plexiglas nach den Abmessungen der Abb. 2 (1). In dieses bohrt man von unten eine 2 mm starke Bohrung, in welche eine 2,8-mm-ϕ-Volt-Kleinstglühlampe (Redlin) hineinpassen soll. Der Lampenhalter besteht aus einem 0,25-mm-Ms-Blech nach Abb. 2 (2). Die 0,5 mm breiten Randstreifen werden nach oben abgewinkelt, so daß ein kleiner Korb entsteht. Dieser Lampenhalter wird nach Abb. 2 (3) an die betreffenden Stellen des Auslegers gelötet. Ist dies geschehen, so wird das Laternengehäuse in diesen Halter mit UHU festgeklebt. Darauf wird das Glühlämpchen in das Gehäuse gesteckt und ebenfalls etwas festgeklebt. Der eine Draht des Lämpchens wird gleich innerhalb am Lampenhalter an Masse angelötet. Der andere Draht wird so lang abgezwickt, daß er etwa bis zur halben Länge des späteren Spanndrahtes reicht. Dort wird dann ein anderer Draht als Fortsetzung des Spanndrahtes angelötet. Dieser besteht bei meinem Wasserkran aus einem baumwollseumspannenen dünnen Spulendraht. Ein lackisolierter Cu-Draht müßte aber auch gehen. Die Lötstelle der beiden Drähte stellt dann gleich das Spannschloß dar. Der zweite Lampendraht sowie der angelötete Draht werden nun erst mal mit Lack überstrichen und somit isoliert. Ist der Lack trocken, so wird dieser Lampendraht unterhalb des Laternenhalters entlang (Abb. 2 [4]) bis zur Oberseite des Auslegerrohrs geführt und dort festgeklebt. Von dort aus wird er bis zum Gelenk gespannt und dann wieder bis zum oberen Lampenhalter am Ausleger festgeklebt. Dort wird der Lampendraht der oberen Lampe angelötet und als Spanndraht bis zum Aufsatz geführt. Oben erhält der Aufsatz eine Bohrung, in welche der Spanndraht eingeführt und durch das aufgebohrte Standrohr nach unten zur Zuleitung geführt wird. Die Lampengehäuse werden dann entsprechend rot und weiß, die Ecken und der Deckel schwarz gestrichen.

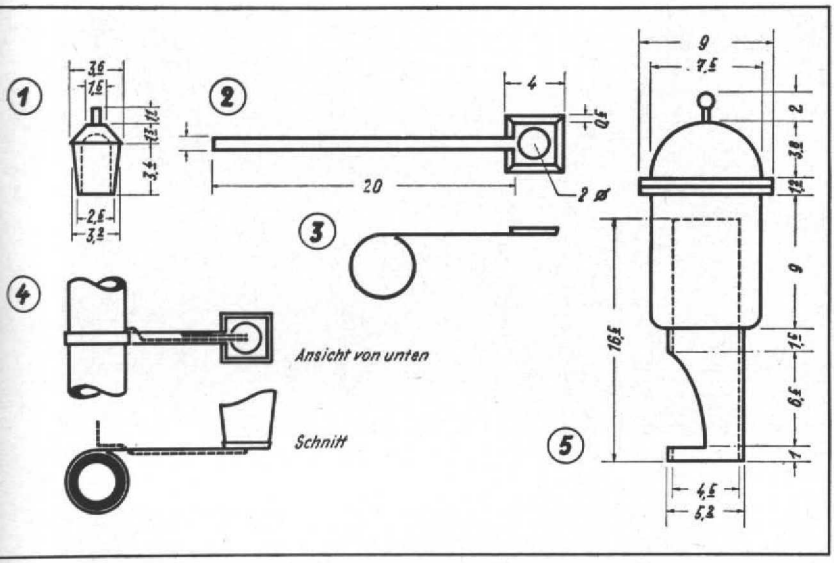


Abb. 2. Konstruktionseinzelheiten in doppelter H0-Größe.

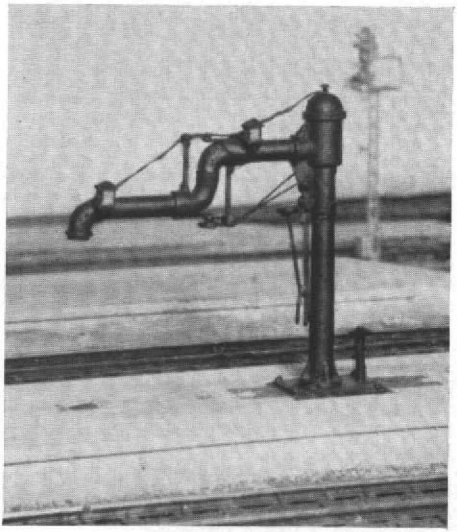


Abb. 3 (und 1). Bestens gelungen ist der H0-Wasserkran des Herrn Tappert. WeWaWs Bemerkung, noch keinen Gelenkausleger-Kran auf einer Anlage entdeckt zu haben, gab Herrn Tappert einen Stich und jenen Ruck, der zur Überwindung eines gewissen „Trägheitsmoments" nun mal nötig ist!

Ich habe nicht nur den Aufsatz, sondern auch das untere Auslaufrohr schwenkbar ausgeführt. Nach meinen Erfahrungen ist das aber gar nicht nötig, denn es wird ja doch nur mal zwecks eines Fotos geschwenkt und bleibt ansonsten immer in Ruhestellung. Die Arbeit ist nämlich so knifflig, daß sie sich tatsächlich nicht lohnt. Einfacher läßt sich dagegen der Aufsatz schwenkbar machen. Er besteht aus einem Stück 9-mm-Ms-Rundmaterial und wird nach den Abmessungen der Abb. 2 (5) abgedreht. Er erhält von unten eine 4,5 mm ⌀ 16,5 mm tiefe Bohrung. Die Verstärkung beim Ansatz des Auslaufrohrs wird mit dem Auslaufrohr zusammen angefertigt. Die Hohlkehlen, die zwischen Aufsatz und Auslaufrohr sind, kann man mit Kitt herstellen oder man trägt das Lötzinn dicker auf und schabt sie dann aus. Das Standrohr besteht aus einem 5,5 mm starken Ms-Rundmaterial. Die Länge ist ja verschieden. Bis zu dem Ring unterhalb des Aufsatzes wird das Rohr auf 4,4 mm verjüngt. Es ist also konisch. Oberhalb des Ringes ist es noch 17 mm lang. Darauf wird dann der Aufsatz gesteckt.

Das wäre das Wesentliche des NW 300-Wasserkrans. Die anderen Teile sind ja aus der Zeichnung in Heft 2/XII ersichtlich.